



Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, 314 pages

Herbert S., Klein. *El tráfico de esclavos*

Carmen Bernand



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/bifea/662>

DOI: 10.4000/bifea.662

ISSN: 2076-5827

Editor

Institut Français d'Études Andines

Edición impresa

Fecha de publicación: 1 julio 2012

Paginación: 285-289

ISSN: 0303-7495

Referencia electrónica

Carmen Bernand, « Herbert S., Klein. *El tráfico de esclavos* », *Bulletin de l'Institut français d'études andines* [En línea], 41 (2) | 2012, Publicado el 01 diciembre 2012, consultado el 27 noviembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/bifea/662> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bifea.662>



Les contenus du *Bulletin de l'Institut français d'études andines* sont mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Klein Herbert S. *El tráfico de esclavos*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2011, 314 pp.

El Instituto de Estudios Peruanos acaba de publicar, en traducción española, la segunda edición de *The Atlantic slave trade (New approaches to the Americas)* cuyo autor es el eminente historiador Herbert S. Klein. Ante todo hay que aplaudir esta iniciativa que, con solo un año de intervalo respecto al original inglés, pone este libro al alcance de un público de historiadores, economistas y antropólogos latinoamericanos. Se trata efectivamente de un estudio importante que abre numerosas perspectivas de investigación y permite integrar problemáticas locales y específicas en un conjunto más amplio de redes planetarias políticas, comerciales y maroeconómicas. Aunque Herbert S. Klein no hace concesión a la moda de la historiografía de la globalización y de las «connected histories», el panorama fascinante que nos brinda de las conexiones de la trata esclavista abarca cuatro continentes y una duración de varios siglos (XV-XIX), con raíces en la Antigüedad clásica mediterránea. El autor no solo profundiza la historia económica de ese comercio sino que pone de relieve las tensiones políticas y las modalidades culturales de la empresa. Este libro es por consiguiente una historia global del tráfico de esclavos, enfocada desde un punto de vista pluridisciplinario, con énfasis en la historia económica.

La obra consta de ocho capítulos y de un ensayo bibliográfico final. Numerosos cuadros muestran las fluctuaciones cuantitativas del tráfico o de la procedencia de los esclavos. Cada capítulo parte de una o varias preguntas generales a las cuales el autor responde, deshaciendo estereotipos y opiniones comunes, que distorsionan el análisis de la esclavitud. Es imposible entrar aquí en un comentario detallado de cada uno de los capítulos, que aportan una información densa, ampliamente documentada y expuesta en forma clara y accesible para todos los que se interesan de cerca o de lejos en el tema. Trataré por lo tanto algunos aspectos del libro, que no agotan su contenido.

Todos los que nos hemos dedicado al estudio de la esclavitud sabemos lo difícil que resulta orientarse en las cuestiones concretas de ese comercio. Desde hace ya algunos años la historia económica ha sido en parte suplantada por la historia cultural, más accesible y aparentemente más atractiva, puesto que se apoya en análisis de casos y de situaciones concretas. Las fuentes utilizadas emanan

en su mayoría de los archivos de la Inquisición o de diversas causas judiciales, cuya riqueza cualitativa permite la reconstrucción parcial de historias de vida. Sin embargo, la economía de la trata es el único enfoque que puede dar un sentido general a estas semblanzas particulares. Para ello se necesita conocer los mecanismos comerciales, el sistema crediticio, las inversiones, la circulación de mercaderías diversas, y las monedas utilizadas por los actores de este largo proceso. Estos temas han sido tratados también por la antropología económica que postula, como el autor, la racionalidad económica de todos los actores, aun cuando los valores culturales sean diversos.

¿Por qué fueron esclavizados los africanos y llevados al Nuevo Mundo? Para contestar a esta pregunta, Herbert S. Klein revisa las formas de esclavitud imperantes en Europa desde la Antigüedad, insistiendo en el tamaño de la fuerza laboral esclava (pero no necesariamente africana) en el Imperio romano. Con la caída del Imperio la esclavitud declinó y se redujo al ámbito doméstico. Muchos de esos esclavos eran eslavos, y éstos dieron su nombre a la condición servil. La esclavitud es una institución general en prácticamente todas las sociedades del Viejo mundo —y podemos agregar, también en la América prehispánica—. Aunque en el siglo XV la esclavitud no ha desaparecido totalmente de Europa occidental, el trabajo agrícola y artesanal es fundamentalmente libre. Este punto es capital para entender que los campesinos europeos, integrados en un mercado laboral, no estaban dispuestos a ejecutar esas tareas serviles en las Américas. Podemos añadir que siguiendo ese mismo criterio, los indígenas que cultivaban la tierra no eran tampoco los equivalentes americanos de los labradores peninsulares. De ahí que las relaciones de dependencia no puedan ser reducidas a la sola esclavitud, aunque ésta sea la forma más extrema.

Por otra parte, todos los cultivos no son comparables. La producción de azúcar se desarrolla en los estados cristianos de Palestina en los siglos XII y XIII, con fuerza laboral mixta (esclavos, villanos y trabajadores libres). Por razones de coyuntura política, esas plantaciones son desplazadas a otros centros del Mediterráneo, entre los cuales la costa mediterránea de la España musulmana, y el Algarve a comienzos del siglo XV. Aunque todos los trabajadores no eran esclavos, ya se había identificado a la caña de azúcar con la esclavitud.

En el continente africano la esclavitud existe desde tiempos remotos, y ocupó un papel importante en los distintos imperios como el de Songhay, en el valle del Níger, en el siglo XV. Los esclavos eran utilizados para la explotación de las minas de oro del Sudán occidental y seis siglos antes de la llegada de los portugueses, los esclavos eran enviados hacia el norte y el este por comerciantes musulmanes que traficaban preferentemente mujeres y niños. Las cifras que nos brinda Herbert S. Klein, que oscilan entre tres millones y medio y diez millones de individuos, son impresionantes y muestran cuán activas eran estas redes comerciales que, por razones ideológicas, fueron minimizadas por la historiografía moderna.

Los inicios del tráfico de esclavos entre portugueses y africanos constituye uno de los puntos más interesantes de este libro. El autor insiste en la importancia de las materias primas como el oro y el marfil, más valiosas en los primeros años,

que los cautivos. Después de un primer intento fallido de capturar a esclavos en la costa de Mauritania, los portugueses prefieren plegarse a la lógica de las redes comerciales existentes. La trata atlántica requiere la colaboración de un gran número de actores y los africanos son un eslabón esencial en esa cadena. A lo largo del tiempo, algunos estados se retiraron del comercio, otros lo acrecentaron. Los avances de la historiografía africana han sacado a la luz los conflictos de intereses entre los grupos africanos, y ya es imposible sostener que éstos ejecutaron pasivamente las exigencias de los europeos. La instalación lusitana en São Tomé e islas del Cabo Verde, después de la ocupación de las Azores y de Madeira, es una etapa importante. São Tomé es a la vez un almacén de esclavos, llevados a la isla por los africanos, y un centro de cultivo de caña de azúcar. También es un territorio de «ladinización» que precede la deportación a América. Si bien Holanda, Francia e Inglaterra se introdujeron, por medio de compañías privadas, en el tráfico de esclavos, los únicos que mantuvieron contactos estrechos con los africanos fueron los portugueses. Uno de los puntos más interesantes de este trabajo es el de la creación de una clase mercante afroportuguesa de condición libre y de Senegambia a Mozambique. Fueron estos mestizos quienes penetraron en el interior del continente. Contrajeron uniones con hijas de las élites africanas locales y se involucraron en las sociedades regionales, desprendiéndose así de los imperativos de los estados europeos que habían fomentado esos mestizajes.

La disminución demográfica de los indígenas de América, las leyes contrarias a la esclavitud de los pueblos aborígenes, aplicadas más tardíamente en Brasil que en Hispanoamérica, explican la necesidad de recurrir a la mano de obra esclava. La demanda laboral de mano de obra en América es analizada en su larga duración (hasta mediados del siglo XIX) y en función de los distintos centros coloniales. Tenemos por consiguiente una comparación fundamental entre Hispanoamérica, Brasil y las colonias europeas no ibéricas (Holanda, Francia e Inglaterra). Hacia 1720, las colonias ibéricas absorbían menos de la mitad de los esclavos. Los restantes estaban destinados esencialmente al Caribe europeo. Hacia fines del siglo XVII había surgido un complejo azucarero y esclavista en las Indias Occidentales francesas e inglesas, con sus repercusiones económicas en Brasil. Naturalmente las plantaciones de azúcar o de tabaco no fueron los únicos centros de producción con mano de obra servil. A partir de 1690, la minería se desarrolla en Brasil, en las regiones de Minas Gerais y de Goiás, creando centros urbanos de gran riqueza. Pero en esas regiones, como en las ciudades hispanoamericanas, la población libre de color aumenta también en forma considerable y a comienzos del siglo XIX, supera en número a los esclavos. Este fenómeno, anterior a la abolición de la esclavitud, se dio solo en las colonias ibéricas y en particular en las hispanoamericanas.

La trata fue sin duda una de las más complejas empresas económicas de la era pre-industrial. ¿Qué mecanismos se usaron para poner en marcha este sistema? ¿Cómo se financió el tráfico? ¿Cuáles fueron las contribuciones del Estado y del capital privado?

¿Qué tipos de naves fueron utilizadas para el transporte de los cautivos? Todas estas preguntas son tratadas minuciosamente por el autor, que demuestra la

racionalidad de los actores africanos, que fomentaban la competencia europea para controlar los precios y organizaban el almacenamiento de los esclavos que serían posteriormente vendidos a los capitanes negreros. Uno de los tantos puntos fuertes de este trabajo es el análisis del mercado interno africano, que demuestra la participación efectiva de los estados concernidos por la trata. Para el autor el tráfico triangular es un mito, porque la mayoría de los bienes de las Indias occidentales eran remitidos a Europa en naves específicas, y solo ocasionalmente éstos eran cargados en las naves negreras, después de haberse vaciado en América. Esto no significa que no haya habido vínculos comerciales entre Asia, África, América y Europa.

Dos preguntas importantes son planteadas en los últimos capítulos del libro. ¿Fueron los esclavos comprados con baratijas, como generalmente se ha afirmado? ¿Fue el tráfico negrero un factor de enriquecimiento global de las naciones europeas? Al contrario de la opinión general, los costes de la trata fueron muy elevados porque los africanos exigían una serie de mercaderías caras, como los textiles, las barras de hierro o las conchas cauris, cuyo suministro, almacenamiento y transporte eran complicados y costosos. Para los europeos las ganancias no fueron «astronómicas». El flete de los navíos, la duración del viaje, los intereses del crédito y los numerosos riesgos explican que la tasa interna de retorno no superase el 6 %. Por otra parte, y a la inversa de lo que se ha afirmado, no parece haber habido una inversión significativa de capitales en las empresas industriales más tempranas de la Gran Bretaña.

Por último, mencionemos el análisis de la organización material del viaje transatlántico. Los abolitionistas nos han legado una serie de descripciones terribles, pero la realidad debe ser matizada según Herbert S. Klein. Sin duda alguna el transporte negrero produjo mortandad. Pero su evaluación requiere la comparación con el transporte marítimo en distintas épocas, como el de los convictos e inmigrantes llevados a Australia, así como con las mejoras obtenidas en la construcción de las naves en el transcurso de varios siglos. Los esclavos eran caros y por consiguiente se trató de limitar las pérdidas. El lector podrá seguir con interés los detallados cálculos de la superficie de «embalaje» de los esclavos, de la proporción entre ese espacio y el tonalaje del navío, de la dieta alimenticia, relativamente consistente aunque de calidad inferior a la de la tripulación. Por último, y más allá de toda consideración moral, la historia muestra la importancia económica de una institución sin la cual la agricultura de exportación y la colonización efectiva no se habrían dado en semejante escala. Sin los esclavos, las Indias Occidentales y la mayor parte del Brasil no habrían sido colonizados.

Este libro apasionante deberá servir de estímulo para los historiadores y antropólogos de la esclavitud. Muchas ideas comunes se desmoronan ante los hechos, que son «tozudos» como se dice en francés. Tenemos que aceptarlos, para seguir avanzando, dejando de lado la emoción que la esclavitud suscita en nuestra sensibilidad contemporánea. No se trata de justificar una institución incompatible con nuestros principios de libertad. Lo que este libro nos brinda es la capacidad de entender el porqué de su existencia.

Comptes rendus d'ouvrages

Un pequeño bemol: la traducción está un poco descuidada, sin duda por el apuro en publicar el texto. El libro hubiera merecido una relectura atenta, que hubiera evitado algunas formas gramaticales un poco toscas y algunos errores...

Carmen BERNAND